Deutscher Bundestag **Drucksache 14/7846**
14. Wahlperiode 12. 12. 2001

Änderungsantrag

der Abgeordneten Dr. Winfried Wolf, Rosel Neuhäuser, Christine Ostrowski und der Fraktion der PDS

zu der zweiten Beratung des Gesetzentwurfs der Bundesregierung – Drucksachen 14/7013, 14/7087, 14/7822 –

Entwurf eines Gesetzes zur Einführung von streckenbezogenen Gebühren für die Benutzung von Bundesautobahnen mit schweren Nutzfahrzeugen

Der Bundestag wolle beschließen:

Artikel 1 des Entwurfs eines Gesetzes zur Einführung von streckenbezogenen Gebühren für die Benutzung von Bundesautobahnen mit schweren Nutzfahrzeugen (Autobahnmautgesetz für schwere Nutzfahrzeuge – ABMG) wird wie folgt geändert:

1. § 1 wird wie folgt geändert:

   a) In Absatz 1 werden die Wörter „von mindestens zwölf Tonnen“ durch die Wörter „von mindestens dreikommafünf Tonnen“ ersetzt.

   b) In Absatz 3 werden die Nummern 1 und 2 gestrichen; die Angabe in Nummer 3 entfällt.

   c) Absatz 4 wird wie folgt geändert:

      aa) in Satz 1 werden die Wörter „auf genau bezeichnete Abschnitte von Bundesstraßen auszudehnen,“ durch die Wörter „auf alle parallel zu Bundesautobahnen verlaufenden Bundesstraßen sowie Abkürzungsstrecken zwischen Autobahnen und nachgeordneten Straßen in Grenzgebieten auszudehnen, wobei diese Straßen und Strecken genau zu bezeichnen sind, um unerwünschte Verlagerungen auf das nachgeordnete Straßennetz zu vermeiden,“ ersetzt;

      bb) es wird folgender Satz 3 angefügt:

      „Vor Einführung der Maut soll das nachgeordnete Bundesfernstraßennetz auf mögliche Verlagerungswirkungen …werden.“

2. § 3 wird wie folgt geändert:

   a) Absatz 1 wird wie folgt gefasst:

   „(1) Die geschuldete Maut bestimmt sich nach der auf mautpflichtigen Bundesautobahnen und auf den zusätzlich benannten Streckenabschnitten zurückgelegten Strecke des Fahrzeugs oder der Fahrzeugkombination, nach dem höchst zulässigen Gesamtgewicht des Fahrzeugs oder der Fahrzeugkombination und nach der Emissionsklasse des Fahrzeugs gemäß

§ 48 in Verbindung mit Anlage XIV der Straßenverkehrs-Zulassungs-Ordnung.“

b) In Absatz 2 Satz 1 werden die Wörter „der Anzahl der Achsen“ durch die Wörter „des höchst zulässigen Gesamtgewichts“ ersetzt.

c) Es wird folgender neue Satz 2 eingefügt; die bisherigen Sätze 2 und 3 werden Sätze 3 und 4:

„Die Mauthöhe muss der Zielsetzung Rechnung tragen, zur Verlagerung der Transporte auf umwelt- und sozialverträglichere Verkehrsträger beizutragen.“

d) Im bisherigen Satz 2 werden die Wörter „den weiteren Ausbau“ gestrichen.

3. In § 11 wird folgender Satz 2 eingefügt:

„Es muss der Zielsetzung der Verlagerung von Güterverkehr auf umwelt- und sozialverträglichere Verkehrsträger dienen. Insbesondere ist es für den Erhalt der Verkehrsinfrastruktur erforderlich, Maßnahmen zur Verlagerung von Güterverkehr auf die Schiene sowie Lärm- und Umweltschutzmaßnahmen entlang bestehender Verkehrsinfrastruktur zu verwirklichen.“

Berlin, den 11. Dezember 2001

Dr. Winfried Wolf
Rosel Neuhäuser
Christine Ostrowski
Roland Claus und Fraktion

Begründung

Die Einführung einer fahrleistungsabhängigen Abgabe für schwere Nutzfahrzeuge anstelle der zeitbezogenen Vignette ist grundsätzlich zu begrüßen. Bei der Gestaltung des Autobahnmautgesetzes für schwere Nutzfahrzeuge (ABMG) ist darauf zu achten, dass

– Eindeutigkeit und notwendige Transparenz gewährleistet sind und erkennbar wird, dass das Gesetz kein reines Finanzierungsgesetz, sondern Teil eines modernen verkehrspolitischen Gesamtkonzeptes ist,

– Nebenwirkungen vermieden werden, die die Situation für die betroffene Bevölkerung verschlechtern könnten.

Aus diesem Grund werden die vorliegenden Änderungen beantragt.

Zu Nummer 1

Knapp 50 % der Gesamtschäden am deutschen Straßennetz werden von LKW ab 3,5 Tonnen verursacht. Bei einer Mauterhebung ab 12 Tonnen würde ein großer Teil der Verursacher nicht für die Schäden aufkommen müssen. Deshalb ist es notwendig und im Sinne einer gerechten Kostenverteilung, die Gebühren schon für LKW ab 3,5 Tonnen zu erheben. Diese Regelung widerspricht geltendem EU-Recht nicht.

In der Schweiz ist die 3,5-Tonnen-Grenze bei der leistungsabhängigen Schwerverkehrsabgabe bereits eingeführt, und für die zukünftige LKW-Maut in Österreich ist sie ebenfalls vorgesehen. Auch Deutschland als weiterer Vorreiter-Staat bei der Kostengerechtigkeit sollte den LKW ab 3,5 Tonnen ihre nicht unerheb-

lichen Kosten anlasten. Dem dringenden Bedarf nach einer Harmonisierung der Standards würde dies entgegenkommen.

Darüber hinaus kann damit der absehbaren Entwicklung zur Verlagerung von Transporten auf LKW unter 12 Tonnen vorgebeugt werden.

Zur Vermeidung von Wettbewerbsverzerrungen sollten so wenige Ausnahmeregelungen wie möglich geschaffen werden. In Grenzgebieten führen Ausnahmeregelungen verstärkt dazu, dass die Vorteile der Straße gegenüber der Schiene tendenziell weiter ausgebaut werden. Damit dürfte es dem Schienenverkehr noch schwerer fallen, einen angemessenen Anteil am grenzüberschreitenden Güterverkehr zu erlangen.

Aus Gründen der Gleichbehandlung müssten zudem in der Bundesrepublik Deutschland mit ihrem sehr dichten Straßennetz immer weitere Streckenabschnitte aus der Mauterhebung herausgenommen werden (Ruhrgebiet, Rhein-/Maingebiet, Hamburg/Bremen, zusätzliche Grenzgebiete etc.). Die allgemeine Mautpflicht würde ausgehöhlt, und die damit verbundenen Ziele könnten nicht erreicht werden.

Die in § 1 Abs. 3 Nr. 1 und 2 explizit aufgeführten Ausnahmen wurden aus dem Eurovignettengesetz übernommen, wo sie seinerzeit ihre Berechtigung gehabt haben mögen. Heute besteht jedoch kein schlüssiger Grund mehr, der eine Sonderregelung notwendig macht. Daher sollte die Gefahr eines Präzedenzfalles nicht in Kauf genommen werden.

Verschiedene neuere Untersuchungen belegen, dass die Gefahr des Ausweichverkehrs auf nachgeordnete Straßen bisher unterschätzt wurde. Damit erklärt sich auch die enge Begrenzung des zulässigen Geltungsbereich einer Maut in der EU-Wegekosten-Richtlinie 1999/62/EG.

Die tatsächlich zu erwartende Wirkung stellt jedoch eine ernst zu nehmende Belastung für die betroffene Bevölkerung dar. Neuere Studien (wie z. B. „Anforderungen an eine umweltorientierte Schwerverkehrsabgabe für den Straßengüterverkehr“, Umweltbundesamt, Oktober 2001, oder „Effekter av alternativ till eurovinjettsystemet – Wirkungen von Alternativen zum Eurovignettensystem“, schwedisches Wirtschaftsministerium, April 2000) berechnen eine Verlagerungswirkung von durchschnittlich 4,5 %. Der zusätzliche Schwerlastverkehr auf dem nachgeordneten Straßennetz wird sich aber nicht gleichmäßig verteilen, sondern sich auf Abkürzungs- und Parallelstrecken konzentrieren, wo der LKW-Verkehr dementsprechend noch deutlich stärker zunehmen wird, gemäß der schwedischen Studie um bis über 19 %. Die Erfahrungen mit der 2001 neu eingeführten Schweizer LSVA (leistungsabhängigen Schwerverkehrsabgabe) bestätigen die Berechnungen der Studien (Bericht des Schweizer Verkehrsministeriums, November 2001).

Da der überwiegende Teil der deutschen Bundesautobahnen einen täglichen Anteil von mindestens 10 000 LKW pro Tag ausweist, muss man folglich von 400 zusätzlichen LKW pro Tag auf dem nachgeordneten Straßennetz ausgehen. In einzelnen Regionen mit täglich mehr als 20 000 LKW (u. a. Hamburg, Bremen) wären dies durchschnittlich 800 LKW pro Tag zusätzlich. Dabei wurden die erwähnten regional erheblich höheren Verlagerungsraten noch nicht berücksichtigt.

Durch eine möglichst umfassende Ausweitung der Maut, zumindest auf die besonders anfälligen Straßenabschnitte, müssen daher alle Gestaltungsspielräume innerhalb der Vorgaben der EU-Wegekosten-Richtlinie genutzt werden. Bleibt die LKW-Maut auf Bundesautobahnen beschränkt, kann sie eine kontraproduktive Wirkung entfalten, die Sicherheitszielen zuwiderläuft und die Wohnsituation für Teile der Bevölkerung massiv verschlechtert. Auf die Weise kann sich

sogar die volkswirtschaftliche Bewertung der daraus resultierenden Verkehrssituation gegenüber der Situation ohne Maut verschlechtern.

Mittelfristig ist die Erhebung der LKW-Maut auf dem gesamten Straßennetz anzustreben. Da dies aufgrund der derzeitigen EU-Gesetzgebung noch nicht möglich ist, soll mit den vorgeschlagenen Änderungen der vorhandene Handlungsspielraum zumindest erweitert werden, indem

– zusätzliche Anknüpfungspunkte für die Aufnahme nachgeordneter Straßen in das Mautsystem definiert werden. Die Formulierung wurde unmittelbar aus der EU-Wegekosten-Richtlinie übernommen und ist damit rechtlich abgesichert. Da Fernstraßen aufgrund bestimmter gestalterischer und funktionaler Merkmale (höhengleiche Kreuzungen, Langsamverkehr, Begegnungsverkehr, Straßenbreite usw.) in der Regel einen deutlich niedrigeren Sicherheitsstandard als Autobahnen aufweisen, wird von der Sicherheitsklausel in der erweiterten Formulierung stets Gebrauch gemacht werden können, wenn mit Verlagerungseffekten relevanten Umfangs zu rechnen ist;
– die für Ausweichverkehr besonders anfälligen Streckenabschnitte als Ergänzung zu den Bundesautobahnen definiert werden und sich dadurch die Möglichkeit eröffnet, die größten Risiken vorsorglich zu vermeiden.

Gemäß dem Vorsorgeprinzip wird ein geändertes Verfahren vorgeschlagen, das es möglich macht, bereits vor eintretenden Verlagerungswirkungen weitere Streckenabschnitte im nachgelagerten Straßennetz in die Mauterhebung aufzunehmen. Es ist überdies weniger bürokratisch und aufwendig als das bisher vorgesehene Verfahren.

Nicht die Achszahl, sondern das LKW-Gewicht ist entscheidend für die entstehenden Wegekosten: Die Straßenbelastung wächst mit der Achslast exponentiell, mit hohen wirtschaftlichen Folgeschäden für die Allgemeinheit.

Die im Gesetzentwurf bislang vorgesehene Differenzierung der Mauthöhe nach der Achszahl hat Nachteile, weil dadurch der Einsatz von Fahrzeugen mit zwei bzw. drei Achsen so weit wie möglich ausgereizt werden wird und sich das Durchschnittsgewicht immer mehr der 40-Tonnen-Grenze annähern wird. Die für die Straßenschäden vor allem verantwortlichen Achslasten können dadurch potentiell weiter erhöht werden. Demgegenüber ist mit diesem Abänderungsantrag das vorgeschlagene Erhebungskriterium des höchst zulässigen Gesamtgewichts die angemessenste und effizienteste Kenngröße. Es stellt auch einen wichtigen Anreiz dar, um den Anteil der Leerfahrten zu senken und die Fahrzeugflotten besser auszulasten.

Zu Nummer 2

Das ABMG als Baustein eines modernen Konzeptes muss auch durch die Mittelverwendung einen möglichst großen Beitrag zur Angleichung der Wettbewerbsbedingungen zwischen den verschiedenen Verkehrsträgern leisten. Die Anlastung der Kosten alleine kann nur wenig Verkehr auf die Schiene oder das Schiff verlagern.

Wegen der Bedeutung dieser Aufgabe und auch wegen der hohen Summen, um die es geht, darf die Verwendung nicht nachgelagerten Verordnungen überlassen werden.

Konsequenterweise – im Sinne der notwendigen Verkehrsverlagerung – sollen die Mittel für den Erhalt der Verkehrsinfrastruktur, Maßnahmen für einen Modernisierungsschub bei der Schiene sowie Lärm- und Umweltschutzmaßnahmen entlang bestehender Verkehrsinfrastruktur verwendet werden. Ein Teil der Mittel muss für Lärmsanierungen bereitgestellt werden, auch ein Gleisanschlussprogramm sollte mit Mitteln aus der LKW-Maut gefördert werden. Die

Verwendung der Mittel für die Straße soll sich auf deren Erhalt sowie Sicherheitsmaßnahmen beschränken, wie z. B. sichere Ruhemöglichkeiten für LKW-Fahrer.

Zu Nummer 3

Das neue System der fahrleistungsabhängigen Preise im Straßengüterverkehr muss aufmerksam begleitet werden. Dabei bietet sich an, dass eine regelmäßig arbeitende Arbeitsgruppe des Bundesministeriums für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen die Entwicklungen durch die Einführung der Maut evaluiert und dokumentiert. Möglichen Problemen, insbesondere den Risiken durch Ausweichverkehr auf das nachgeordnete Straßennetz, kann dadurch flexibel begegnet werden.

Wichtig ist es auch, die Höhe der Maut regelmäßig auf ihre Wirksamkeit überprüfen zu können und einen Überblick darüber zu erhalten, ob die erforderlichen Optimierungen bei Lärm- und Schadstoffemissionen auch erreicht werden.

Da eventuelle Nachjustierungen bei dem ABMG notwendig werden könnten, muss in angemessenen Abständen Bericht erstattet werden. Gegebenenfalls können dadurch frühzeitig Konsequenzen gezogen werden.



Gesamtherstellung: H. Heenemann GmbH & Co., Buch- und Offsetdruckerei, Bessemerstraße 83–91, 12103 Berlin
Vertrieb: Bundesanzeiger Verlagsgesellschaft mbH, Postfach 13 20, 53003 Bonn, Telefon (02 28) 3 82 08 40, Telefax (02 28) 3 82 08 44
ISSN 0722-8333